

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) de la DATAR

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : xx33 - (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

## **Lancement de la politique cyclable départementale**

Réunion-débat organisée par le Conseil Général des Alpes-Maritimes le 24 janvier 2003

La réunion, co-présidée par MM. Louis NÈGRE<sup>1</sup> et Lionel LUCA<sup>2</sup>, s'adressait aux associations, clubs et fédérations d'usagers<sup>3</sup>, en réponse aux attentes exprimées, notamment par une manifestation rassemblant en fin d'année 2002 plus de 2000 cyclistes sur le littoral.

### **Une prise de conscience des autorités du département**

Le président, soulignant l'intérêt désormais affiché par les autorités du Département en faveur des déplacements non motorisés, "a fait part de la nécessité d'une mobilisation sur ce thème compte tenu des problèmes de sécurité routière et d'accidents de vélo de plus en plus nombreux"[1]. Il a invoqué notamment :

- une visite des élus des Alpes-Maritimes à Zurich révélant "le retard des Alpes-Maritimes, les gares de cette ville disposant de stationnements vélo de plus de 3000 places, toutes occupées..."[1] ;
- à propos du tramway niçois "où les riverains marquent quelquefois leur opposition au projet, étant liés aux déplacements en automobile. La congestion des voiries met les élus devant la nécessité de concevoir des alternatives aux déplacements en convaincant leurs administrés de l'impasse du système actuel." [1].

et que le point fort de la réunion était la présentation de l'étude intitulée "*Réflexions préalables à la mise en place d'un schéma cyclable départemental*" confiée au Cabinet ALTERMODAL

### **La présentation du Cabinet Altermodal**

On trouvera dans l'encadré ci-après un aperçu de l'étude confiée par le Conseil général au Cabinet Altermodal, lequel a limité sa présentation aux "Réflexions préalables" référencées [3].

### **Les dispositions prises**

Les dispositions annoncées sont les suivantes :

- Circulaire, signée de M. Marcel GEORGE, Chef du Service des Routes, visant à mieux intégrer les cycles dans l'aménagement des routes départementales.
- "Vote par l'assemblée départementale, à l'occasion du budget primitif 2003, d'un montant de 10 millions d'Euros sur 5 ans (ayant abondé une première enveloppe de 8 MF inscrite en 2001)<sup>4</sup> pour amorcer une politique cyclable du département"[1]. C'est la première inscription au budget d'une enveloppe pour le vélo (M. Jean-Luc POUGET, de la Direction des grands travaux routiers [DGTR] précise que "ce budget ne concerne que les aménagements propres ; d'autres actions en faveur du vélo sont également intégrées dans le budget de projets routiers plus globaux"[2] ).

En revanche, aucune indication globale n'a été fournie, ni sur la configuration du schéma (selon M. Jean-Louis DESCHAMPS, "aucun schéma n'a encore été clairement défini"[2] ), ni sur l'échelonnement des investissements.

<sup>1</sup> Vice-président du Conseil Général, Vice-président de la Communauté d'agglomération Nice - Côte d'Azur (CANCA) et Président de la Commission transport, Maire de Cagnes-sur-Mer [M. Nègre est également président de l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM)]

<sup>2</sup> Député et Conseiller général des Alpes-Maritimes

<sup>3</sup> le GIR Maralpin a fait part de son étonnement de n'avoir pas été formellement invité en dépit de l'action qu'il a menée en faveur des déplacements doux tout au long de la réflexion sur la DTA-06

<sup>4</sup> Conduisant au total de 11,2 millions d'euros invoqué par ailleurs [1]

### **Compléments d'informations issus du débat**

De nombreuses interventions ont porté sur les errements de la situation actuelle [aménagement inappropriés (Nice, promenade des Anglais), isolés et trop courts (Villefranche-sur-mer), mal entretenus (Collège de St Jeannet), non prioritaires (projet Vallée de la Tinée), non respectés (partout), carence de stationnements aménagés et sécurisés].

Responsables politiques et techniques en conviennent et sollicitent même des démarches actives des usagers et du public "par envoi massif de courriers" (sic) pour soutenir la démarche du Conseil général qui reconnaît devoir "changer les mentalités à l'intérieur même de ses services et que certains <loupés> ont été constatés en quelques points"[2].

Des informations assez précises ont pu être recueillies sur les points suivants :

- une carte présentant un inventaire des opérations cyclables du Conseil général a été présentée ;
- en Vallée de la Siagne, la piste cyclable a été maintenue dans les aménagements, en dépit de l'opposition aux expropriations en découlant ;
- sur la RN 98 (route du bord de mer entre Antibes et Cagnes), une piste cyclable bi-directionnelle, linéaire côté mer, longeant une chaussée à deux voies est projetée (cet aménagement est considéré comme prioritaire par le Conseil général) ;
- en revanche, en basse vallée du Var (axe de liaison particulièrement périlleux) la réalisation de la 202 bis ne prévoyant pas de piste cyclable, l'aménagement est envisagé dans le lit majeur (proposition d'Altermodal).

### **Suites à donner**

Le président Louis Nègre

- "s'est engagé à ce qu'une nouvelle réunion soit tenue dans un délai de 3 à 4 mois pour présenter des propositions d'actions concrètes pouvant constituer l'armature du futur schéma départemental vélo" [2] ;
- "a demandé aux participants de communiquer des propositions d'actions concrètes pour qu'elles puissent être étudiées avant cette prochaine réunion. Ces propositions doivent être adressées au président du Conseil général à l'attention de M. Jean-Louis DESCHAMPS, avec en objet <mode doux> ou <aménagements cyclables>"[2].
- en rappelant que "M. Francis ABRAHAM assume les fonctions de<Monsieur Vélo> au Conseil général,... s'est engagé à relayer le sujet du vélo au niveau de l'agglomération niçoise" [2].

---

### **RÉFÉRENCES et CITATIONS**

[1] "Aménagements en faveur des cyclistes"

Compte-rendu de la réunion du 24 janvier 2003 établi par le Service des études et de la programmation de la Direction générale adjointe pour les infrastructures de transport du Conseil général des Alpes-Maritimes et le Cabinet ALTERMODAL

CR N° 03080 ; 8 pages

[2] Compte rendu rédigé le 29 janvier 2003 à l'attention du Conseil général des Alpes-Maritimes par M. Laurent MERCAT, du Cabinet ALTERMODAL

[3] Etude des aménagements vélos sur le réseau départemental des Alpes-Maritimes – Cahier des charges. Direction générale adjointe pour les infrastructures de transport du Conseil général des Alpes-Maritimes

[4] Réflexions préalables à la réalisation d'un Schéma cyclable départemental – Présentations du 1<sup>er</sup> mars 2002 et du 24 janvier 2003

Altermodal – Conseil général des Alpes-Maritimes ; 44 planches

[5] La véloroute Méditerranée – Propositions de tracés de la véloroute Méditerranéenne dans le département des Alpes-Maritimes – Pré-faisabilité de la véloroute de l'ancien Chemin de fer de Provence entre Tanneron et Nice

Altermodal - Rapport 3.2. Annexe 3 ; 42 pages

[6] La véloroute Méditerranée – Synoptique simplifié des itinéraires étudiés dans le cadre de la véloroute Méditerranée sur le département des Alpes-Maritimes – Déroulé d'itinéraire et photos

Altermodal – Rapport 3.3. ; 9 planches couleurs A3, 1 planche couleurs A.

[NB : Au même cahier sont rattachées les 8 cartes A3 couleurs constituant l'Annexe 4 de la référence 5]

*N.B. Les passages entre guillemets sont des citations des comptes-rendus référencés [1] & [2]*

## **Étude des aménagements vélos sur le réseau départemental des Alpes-Maritimes (Étude ALTERMODAL)**

### **Cadre de l'Étude - Usage de vélo dans les Alpes-Maritimes – Le point de vue du Conseil général [3]**

"Les résultats de l'enquête globale des déplacements auprès des ménages réalisée en 1997/98 indiquent un usage global des deux-roues supérieur à la moyenne des agglomérations comparables, mais un usage du vélo très réduit, près des ¾ des déplacements 2-roues étant réalisés par des 2-roues à moteur."

En revanche, la pratique sportive et cyclotouristique est très développée mais, "dans toutes les enquêtes, le sentiment d'insécurité est un élément très présent qui inciterait à prévoir des aménagements spécifiques".

"Depuis plusieurs années, le Conseil général des Alpes-Maritimes s'intéresse à l'usage "nature" du vélo, prévoit des pistes adaptées dans les parcs départementaux et édite un guide d'itinéraires VTT. ...Par ailleurs, il a réalisé en 1998 une étude sur les conditions de prise en charge des vélos dans les centres d'échanges. A cette occasion, la pertinence de ce mode de transport pour des usages utilitaires a été nettement démontrée, au moins dans certaines zones urbaines à relief limité".

### **Le cahier des charges [3]**

L'étude "a pour objet de définir un schéma départemental des itinéraires cyclables (réseau armature) et de proposer un programme concret et réaliste des aménagements cyclables envisageables sur les routes départementales, à un horizon de 10 ans, pour faciliter la pratique du vélo, tant pour les motifs utilitaires, en complément des aménagements envisagés par les communes, que pour les loisirs".

L'étude, qui s'étend à l'ensemble du territoire des Alpes-Maritimes, a été conçue en deux parties :

- analyses et inventaires "se concluant par la définition des priorités d'intervention et celle d'un réseau départemental (pouvant éventuellement être supporté par des infrastructures non départementales) cohérent avec les interventions conduites par les autres collectivités" ;
- chiffrage des actions utiles.

### **Déroulement**

L'étude devait initialement se dérouler au cours du second semestre 2000 [3]. Elle s'est réalisée en 2001 et "ses éléments d'analyse ont été présentés à la Commission des infrastructures de transport et à la Commission de l'environnement qui ont pris la décision d'engager la mise en oeuvre d'un schéma départemental d'aménagement de pistes cyclables." [1].

### **Consistance de l'étude**

A la date de rédaction de la présente note, les documents en notre possession présentent un caractère incomplet, sinon disparate. Il s'agit :

- d'une part, du support visuel ayant servi à la présentation par Altermodal de l'étude préliminaire ; daté de mars 2001, ce support visuel de 44 planches, intitulé "*Réflexions préalables à la réalisation d'un schéma cyclable départemental*", a dû servir à la première présentation de l'étude devant les représentants du Conseil général ;
- d'autre part, d'importants dossiers techniques numérotés 3.2. et 3.3. traitant de "La véloroute Méditerranée" et portant quasi exclusivement sur l'itinéraire Nice-Tanneron épousant le tracé de la ligne déclassée du Chemin de fer de la Provence (CP).

Font manquement défaut dans cet inventaire les pièces répertoriées 1 & 2 sur le contenu desquelles l'on ne peut se prononcer.

### **Analyse de la présentation audio-visuelle "Réflexions préalables"**

Cette présentation comporte 3 parties

(1) Accidentologie (10 planches), dont les conclusions principales sont :

- 200 accidents vélo par an avec une progression annuelle de 6 % ;
- concentration sur la conurbation littorale ;
- l'accidentologie réduit la pratique cyclable qui peut devenir rarissime sur certains axes particulièrement périlleux

(2) Analyse de la pratique (11 planches) [par enquête "cordon" portant sur 650 cyclistes, effectuée en fin de semaine d'automne sur 8 sites (dont quatre littoraux)] ;

Cette enquête dont les résultats sont très représentatifs d'une pratique sportive et cyclotouristique :

- 2/3 de vélos de course, 20 % de VTT et moins de 2 % de vélos de ville,

- une distance parcourue moyenne de 50 km avec nombre de "grands rouleurs",
  - une très forte affiliation aux fédérations,
  - une forte préférence pour les "voies vertes" puis les pistes cyclables,
- conduit à dégager les priorités suivantes, à savoir :
- satisfaire une clientèle sportive et cyclo prépondérante, en sécurisant les routes afin de maintenir la pratique à son haut niveau actuel ;
  - promouvoir une pratique de loisir plus familiale n'ayant actuellement pas de lieu d'expression sur le département, afin de répondre à une demande frustrée ;
  - développer le cyclisme sportif, cyclo et urbain de demain.

(3) Définition d'un programme d'actions (19 planches)

Du fait des considérations précédentes, la stratégie proposée est la suivante:

- préférer la qualité à la quantité,
- préférer les grands axes structurants au réseau lâche et discontinu,
- favoriser les actions complémentaires (stationnement, jalonnement, intermodalité, etc.),

tandis que seraient programmés :

- la promotion du vélo urbain (par des partenariats sur des actions PDU),
- la réalisation prioritaire de la bande littorale la plus accidentogène et d'usage le plus varié et le plus intensif (RN98),
- de nouvelles liaisons en site propre de la frange littorale vers le moyen pays (Siagne, Cagnes, Vaugrenier-Valmasque, Var, etc.).

**Analyse du projet d'itinéraire méditerranéen [5] [6]**

Un examen sommaire de l'espace azuréen (bande littorale et Moyen Pays) révélant les difficultés à surmonter par ailleurs pour établir dans des conditions topographiques et financières raisonnables la continuité d'un itinéraire est-ouest, l'étude a porté son effort sur le tracé de la ligne désaffectée Nice-Meyrargues des Chemins de fer de la Provence.

Ce parti constitue indiscutablement le bon choix pour une série de raisons :

- topographiques, car de profil ferroviaire il permet de rejoindre le Centre Var en parcourant le Balcon des Baous à une cote raisonnable,
- de continuité avec son prolongement varois également à l'étude,
- économique-touristique dans la mesure où il permettra de rééquilibrer le géotropisme littoral.

Plusieurs viaducs de la ligne ayant été partiellement ou totalement détruits au cours de la seconde guerre mondiale, l'itinéraire présente quelques solutions de continuité dont la plus importante est la coupure du Viaduc du Loup, contraignant ainsi à un long contournement dénivelé. En revanche, un autre grand viaduc, celui de Pascaressa, dont subsistent quelques arches, se prêterait à l'établissement d'une passerelle légère d'un coût abordable.

L'étude d'Altermodal n'appelle pas de commentaires particuliers hormis les réticences, à notre avis injustifiées, quant à l'utilisation des tunnels qu'il serait regrettable d'avoir à contourner au prix de dénivelées inopportunes : de longs parcours en tunnels sont tout à fait concevables et sont pratiqués sur de nombreuses "vias verdes" du réseau espagnol géré par la RENFE.